Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4282**

16. Wahlperiode 05. 02. 2007

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/4098 –

Sicherheit von Eisenbahnbrücken

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 25. Oktober 2004 kollidierte im Markt Winterhausen (Freistaat Bayern, Regierungsbezirk Unterfranken) der Auflieger eines Kipplasters mit einer Eisenbahn-Stahlbrücke der ICE-Trasse München–Würzburg. Durch den Aufprall entstanden erhebliche Schäden an der Gleisanlage. Nur durch das rasche und geistesgegenwärtige Handeln eines zufällig vor Ort befindlichen Passanten konnte ein größeres Unglück verhindert und der herannahende ICE gewarnt und gestoppt werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Eisenbahnen sind nach § 4 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.

Des Weiteren ist die notwendige spezielle fachliche Qualifikation der Eisenbahnunternehmer in § 3 der Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung (EBZugV) verankert. Darüber hinaus müssen Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV) Betriebsleiter bestellen, die unbeschadet von der Verantwortung des Unternehmers für das sichere Betreiben der Eisenbahn verantwortlich sind.

Auf der Basis dieser Rechtsgrundlagen haben die Eisenbahnen die sicherheitlichen Rahmenvorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) eigenverantwortlich umzusetzen. Die EBO ist als Wirkvorschrift mit Mindestanforderungen konzipiert und enthält grundsätzlich keine detaillierten Bauanweisungen.

Die vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) herausgegebene „Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB)“ enthält technische Regeln, die bei der Auslegung des § 2 Abs. 1 EBO „Anforderungen an Sicherheit und Ord-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 1. Februar 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

nung“ insbesondere zur Bestimmung der anerkannten Regeln der Technik regelmäßig heranzuziehen sind.

Von den Eisenbahnen im Rahmen ihrer Eigenverantwortung durchzuführende Prüfungen werden gemäß der „Verwaltungsvorschrift über die Eisenbahnaufsicht von baulichen und maschinentechnischen Anlagen und Durchführung der technischen Arbeitsschutzaufsicht“ (TAU) durch das EBA stichprobenartig überwacht.

1. Hat die Bundesregierung Kenntnis von oben beschriebenem Vorfall, und wie bewertet sie die Geschehnisse unter Berücksichtigung der baulichen Gegebenheiten vor Ort?

Die Bundesregierung wurde über den Vorfall nicht in Kenntnis gesetzt. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

2. Wie viele Personenzüge, und wie viele Güterzüge passieren pro Tag die oben bezeichnete Stelle?

Nach Mitteilung der Deutschen Bahn AG (DB AG) verkehren im Abschnitt Markt Wintershausen in der Regel täglich 58 Reisezüge und 144 Güterzüge.

3. Wann wurde oben bezeichnete Eisenbahnbrücke errichtet, und wann fanden welche Sanierungs-, Reparatur- und/oder Sicherungsmaßnahmen statt?

   Welchen finanziellen und baulichen Umfang hatten diese Maßnahmen?

Die Eisenbahnbrücke wurde im Jahr 1892 errichtet.

Bisher wurden nachfolgende Sanierungs-, Reparatur- und Sicherungsmaßnahmen durchgeführt:

1926 Erneuerung des Überbaus Treuchtlingen-Würzburg,

1940 Erneuerung des Überbaus Würzburg-Treuchtlingen,

1957 Erneuerung von Geländern, Gehwegkonstruktion und Anstrich,

1972 Erneuerung von Mittelüberbau, Kammermauern und Auflagerbänken.

Im Lauf der Zeit mussten wiederholt Anfahrschäden geringen Umfangs ausgebessert werden. Bei der Reparatur des Anfahrschadens vom Oktober 2004 wurden Brückenhölzer erneuert, sowie Schweißarbeiten am Überbau und Sanierungsmaßnahmen am Mauerwerk vorgenommen. Die Kosten hierfür betrugen ca. 70 000 Euro.

4. Liegen der Bundesregierung Informationen über geplante Maßnahmen der Deutsche Bahn AG zur Instandsetzung und/oder Umbaumaßnahmen an oben bezeichneter Brücke vor, und wenn ja, um welche Informationen handelt es sich?

Nein, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) liegen keine diesbezüglichen Informationen vor. Das BMVBS ist nicht an den Planungen für Neubau/Sanierung/Änderung von Eisenbahnüberführungen beteiligt. Diese werden in Abstimmungen zwischen der DB Netz AG als Schienenbaulastträger und den zuständigen Baulastträgern der kreuzenden Straßen durch geführt.

5. Hält die Bundesregierung Instandsetzungs- und/oder Umbaumaßnahmen an oben bezeichneter Brücke für notwendig, und wenn ja, warum?

   Welche Instandsetzungs- und/oder Umbaumaßnahmen schlägt die Bundesregierung vor, und wie hoch schätzt sie die Kosten für diese Manahmen?

   Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. Liegen der Bundesregierung Informationen über die schienenwegebedingten Lärmbelästigung an oben bezeichneter Stelle vor, und wenn ja, wie bewertet sie diese?

Für die Ortsdurchfahrt Winterhausen sind im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms der Bundesregierung 7 Sanierungsabschnitte zwischen den Ortsdurchfahrten Barthsmühle und Martinsheim–Gnötzheim–Winterhausen mit einer Gesamtlänge von 11,6 km (von km 107,6 bis km 126,8) ausgewiesen, die unter der Kennnummer 209 mit der Priorisierungskennziffer (PZ) 11,801 bewertet sind. Diese Wertung ergibt sich aus der im Gesamtkonzept dargestellten Berechnung, bei der die Größe der Lärmpegelüberschreitung, die Zahl der betroffenen Anlieger und die mit zunehmendem Schallpegel steigende Lästigkeit des Lärms berücksichtigt werden.

Grundlagen der Lärmsanierungsmaßnahmen vor Ort sind schalltechnische Untersuchungen, die durch die DB ProjektBau GmbH an Ingenieurbüros in Auftrag gegeben werden. Im Ergebnis dieser Untersuchungen wird im Detail der Umfang von aktiven und passiven Maßnahmen unter Berücksichtigung der Kriterien der Förderrichtlinie für Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes sowie in Abstimmung mit den Kommunen und den betroffenen Anwohnern festgelegt. Es kann deswegen noch nicht eingeschätzt werden, in welchem Umfang aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen an der Strecke realisiert werden, auch eine Einschätzung der Kosten ist derzeit nicht möglich.

7. Sieht die Bundesregierung bezüglich des Lärmschutzes an oben bezeichneter Stelle Handlungsbedarf, und wenn ja, welchen?

   Wie hoch schätzt die Bundesregierung die dafür entstehenden Kosten und von welcher Bauzeit geht die Bundesregierung aus?

   Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. Hat die Bundesregierung von weiteren, ähnlichen Vorfällen auch in anderen Bundesländern Kenntnis, und wenn ja, von welchen?

Nein. Es wird auf die Vorbemerkung und auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

9. Wie viele Eisenbahnbrücken gibt es in Deutschland, und wie viele davon kreuzen Straßen?

Zurzeit gibt es in Deutschland rund 28 400 Eisenbahnbrücken (ohne stillgelegte Anlagen), hiervon kreuzen rund 13 200 Brücken Straßen mit Fahrverkehr.

10. In welchem Zustand befinden sich diese Brücken?

Die Eisenbahnbrücken der DB AG werden im Rahmen der bahninternen Richtlinie 804 8001 regelmäßig inspiziert und bezüglich ihrer Betriebs-, Verkehrs- und Standsicherheit (Allgemein Sicherheit genannt) beurteilt. Hierbei erfolgt auch eine Zustandsbewertung, mit einer Prognose der Zustandsentwicklung. Auf dieser Grundlage können rechtzeitig alle notwendigen Maßnahmen eingeleitet werden.

Die Brücken werden gemäß den anerkannten Regeln der Technik instand gehalten. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

11. Welche finanziellen Mittel wenden Bund, Länder und Kommunen jeweils pro Jahr für die Sanierung und Instandhaltung dieser Brückenbauwerke auf?

Die Sanierung und Instandhaltung liegt in der Zuständigkeit der Baulastträger. Der Bundesregierung liegen hierzu keine Kostenangaben vor.

12. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass dem vorzulegenden Netzzustandsbericht aussagekräftige Informationen über den Erhaltungszustand derartiger Brücken entnommen werden können?

Der Netzzustandsbericht enthält eine zusammengefasste Bewertung des Zustandes des Schienenwegenetzes der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, insoweit auch der Eisenbahnbrücken. Die Prüfung des Zustandes der Eisenbahnbrücken obliegt gemäß § 4 Abs. 1 AEG der DB AG. Sie kann durch entsprechenden Ausweis im Netzzustandsbericht nicht ersetzt werden. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

13. Wann wird die Bundesregierung den nächsten Netzzustandsbericht vorlegen?

Der Netzzustandsbericht 2006 wird derzeit von der DB Netz AG erarbeitet.

14. Was unternimmt die Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit bei Kreuzungen Schiene-Straße?

Die Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen (z. B. durch erstmaligen Einbau technischer Sicherungen) und insbesondere die Beseitigung von Bahnübergängen (z. B. durch Überführungsbauwerke) ist eine vorrangige verkehrspolitische Zielsetzung, die vom BMVBS nachdrücklich – auch durch den Einsatz erheblicher Bundesmittel – unterstützt wird.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333